

CÁC CẢNG CHÂU PHI QUÁ TẢI VÌ TÀU CONTAINER TRÁNH ĐI QUA BIỂN ĐỎ

03/01/2024

Trước khi lực lượng Houthi ở Yemen áp đặt mối đe dọa, lộ trình thông thường của các tàu container vận chuyển hàng từ châu Á là đi qua Biển Đỏ để đến kênh đào Suez ở Ai Cập trước khi ghé các cảng ở Châu Âu. Lộ trình đi vòng qua Mũi Hảo Vọng (Nam Phi) kéo dài thời gian di chuyển thêm 10 - 14 ngày so với lộ trình thông thường.

Các cuộc tấn công bằng tên lửa và máy bay không người lái của Houthi từ sau cuộc xung đột Israel-Hamas đã làm gián đoạn thương mại quốc tế thông qua kênh đào Suez, tuyến đường vận chuyển ngắn nhất giữa Châu Âu và Châu Á, chiếm khoảng 1/6 lưu lượng vận tải thương mại hàng hải toàn cầu.

Chỉ số của Ngân hàng Thế giới công bố hồi tháng 5 cho thấy các cảng lớn của Nam Phi, bao gồm Durban, Cape Town và Ngqura, nằm trong số những cảng hoạt động kém nhất trên toàn cầu.

Ngay cả với tình trạng kém hiệu quả của cảng Durban hiện nay, đây vẫn là cảng hiện đại nhất và lớn nhất ở Châu Phi, vì vậy, việc các tàu container định tuyến lại đi vòng quanh lục địa này có rất ít lựa chọn về việc ghé cảng để tiếp tế nhiên liệu và nhu yếu phẩm.

Thời tiết khắc nghiệt thường xảy ra ở vùng biển Mũi Hảo Vọng, hay còn được gọi là 'Mũi bão', cũng như eo biển Mozambique, nơi thường xuyên xảy ra bão, đồng nghĩa với việc các tàu có thể đốt hết nhiên liệu nhanh hơn, khiến dịch vụ tiếp nhiên liệu trở nên quan trọng.

Thủ tục kiểm tra hành chính rườm rà ở các cảng của Châu Phi là một mối lo ngại khác. Hồi tháng 9, cơ quan thuế quốc gia của Nam Phi đã bắt giữ 5 tàu tiếp tế dầu của BP, Trafigura và Mercuria ở vịnh Algoa vì nghi ngờ vi phạm Đạo luật Hải quan và thuế tiêu thụ đặc biệt. Tất cả các tàu này đều bị đình chỉ hoạt động chờ kiểm toán. Kể từ dịch vụ tiếp tế nhiên liệu từ tàu này qua tàu khác ở ngoài khơi đầu tiên của Nam Phi bắt đầu hoạt động ở vịnh Algoa vào năm 2016, khối lượng nhiên liệu tiếp tế và số tàu sử dụng nhiên liệu này đã tăng mạnh.

Maersk dự đoán tình trạng gián đoạn hàng hải ở Biển Đỏ sẽ kéo dài nhiều tháng. Maersk cũng thông báo về các khoản phụ phí đối với các chủ hàng gồm phụ phí gián đoạn vận chuyển tức thời (TDS) để trang trải các chi phí bổ sung liên quan đến hành trình dài hơn, cũng như phụ phí mùa cao điểm (PSS) do gián đoạn hoạt động nghiêm trọng kể từ ngày 1/1/2024.

Maersk cho biết một container 20' (TEU) đi từ Trung Quốc đến Bắc Âu sẽ đối mặt với khoản phụ phí 700 USD, bao gồm 200 USD cho phụ phí TDS và 500 USD cho phụ phí PSS. Các container 20' đi từ Trung Quốc đến Bờ Đông Mỹ sẽ bị tính phí phụ phí TDS và PSS tổng cộng 500 USD/TEU. CMA CGM (hãng vận tải Pháp) cũng công bố phụ phí, bao gồm thêm 325 USD/TEU trên tuyến Bắc Âu đến Châu Á. CMA CGM cho biết khoản phụ phí này là một phần trong kế hoạch dự phòng nhằm định tuyến lại các tàu quanh Mũi Hảo Vọng.

Nguồn: vla.com.vn